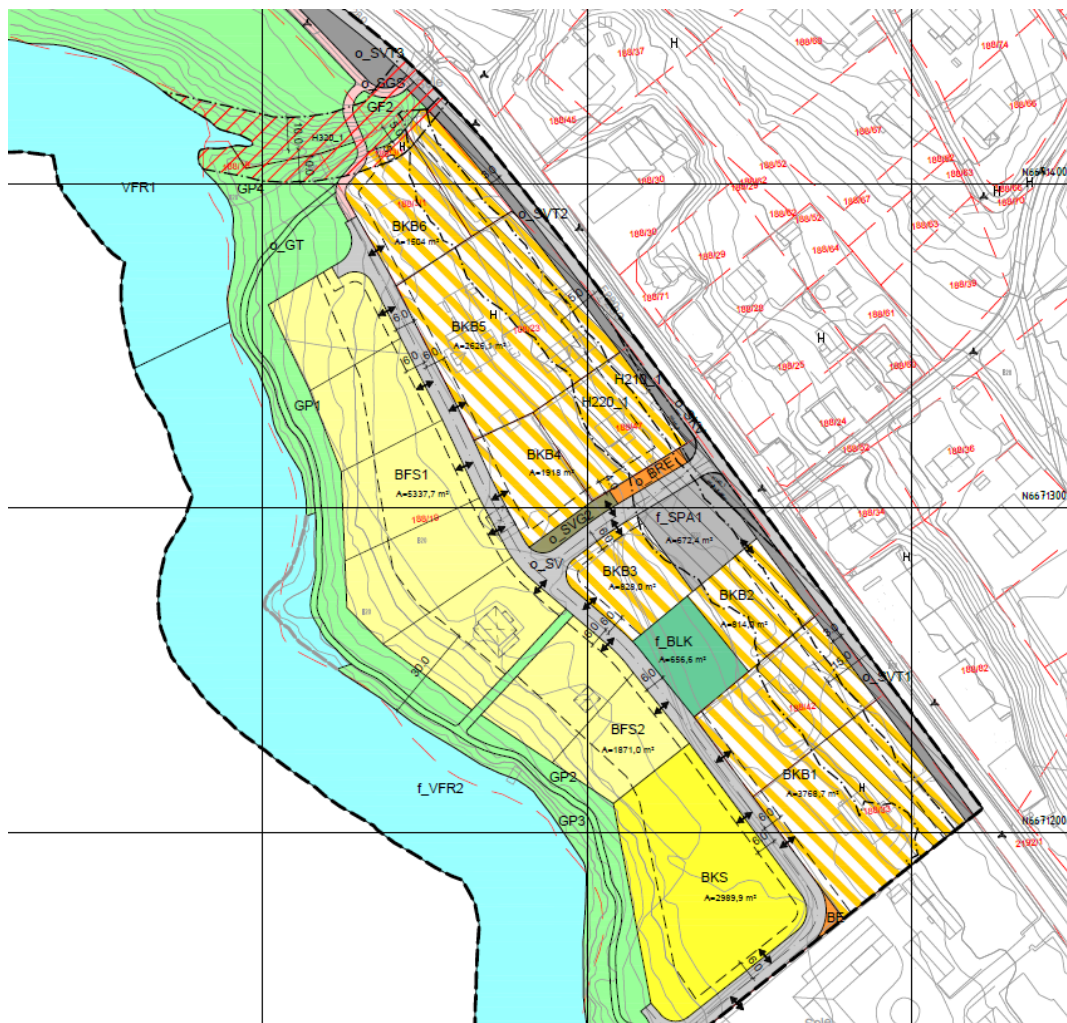


Trafikkanalyse for Olbergsmoen

Krødsherad kommune



Utarbeidet	Kontrollert og godkjent	Dato	Revisjon
THL	EKo	17.11.2022	

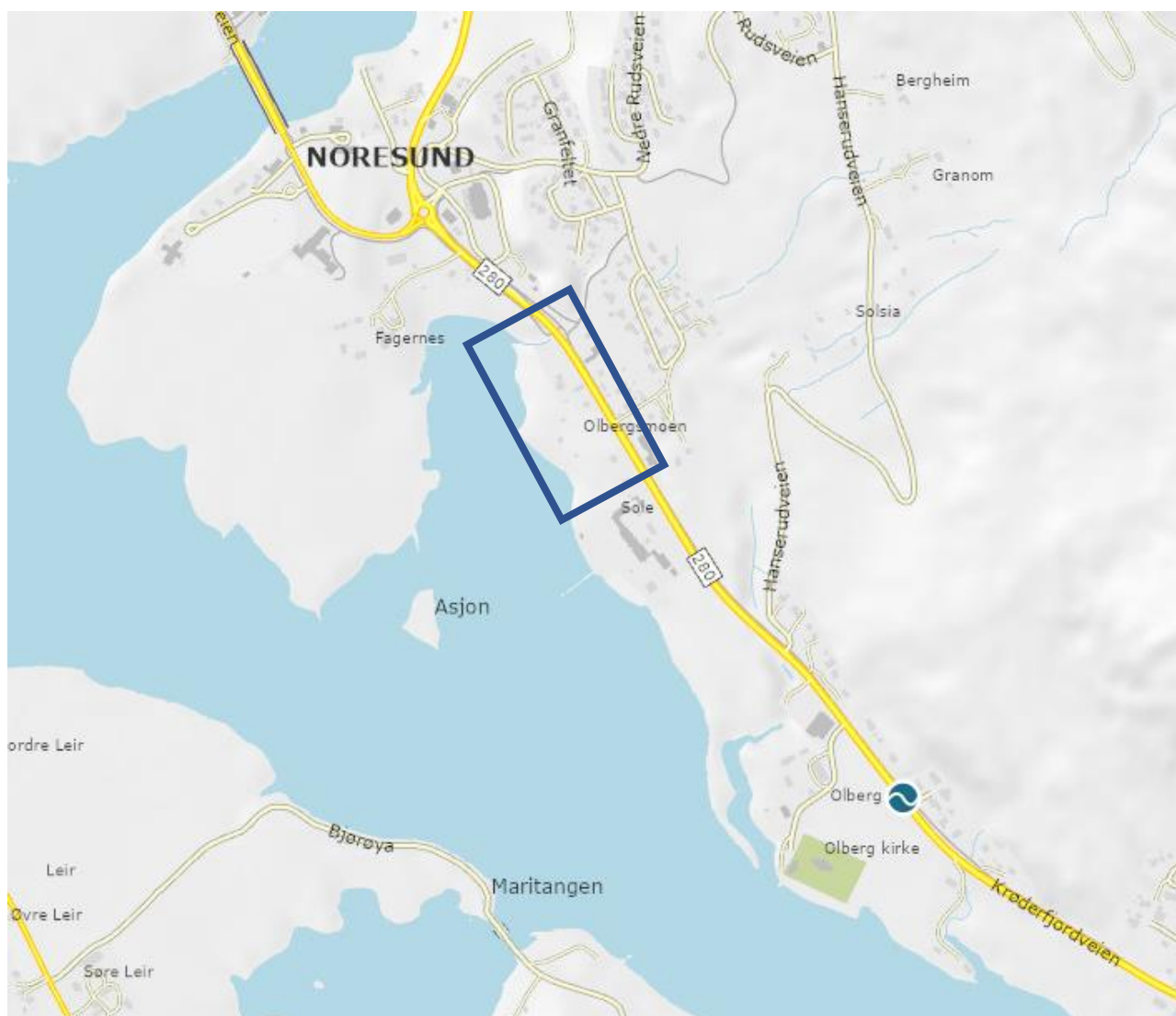
Innhold

1. Innledning.....	2
2. Dagens situasjon.....	4
2.1 Vegnett	4
2.2 Fartsgrense	4
2.3 Trafikkmengde.....	4
2.4 Nærliggende utbygginger	7
2.5 Gående og syklende	7
2.6 Kollektivtilbud.....	7
2.7 Trafikksikkerhet	7
3. Fremtidens trafikk med utbygging av prosjektområdet	8
3.1 Framskrivning av trafikk	8
4. Planlagt utbygging.....	10
4.1 Ny trafikk	11
4.2 Trafikkgenerering	11
4.3 Ny situasjon med utbygging	14
5. Sammendrag	15

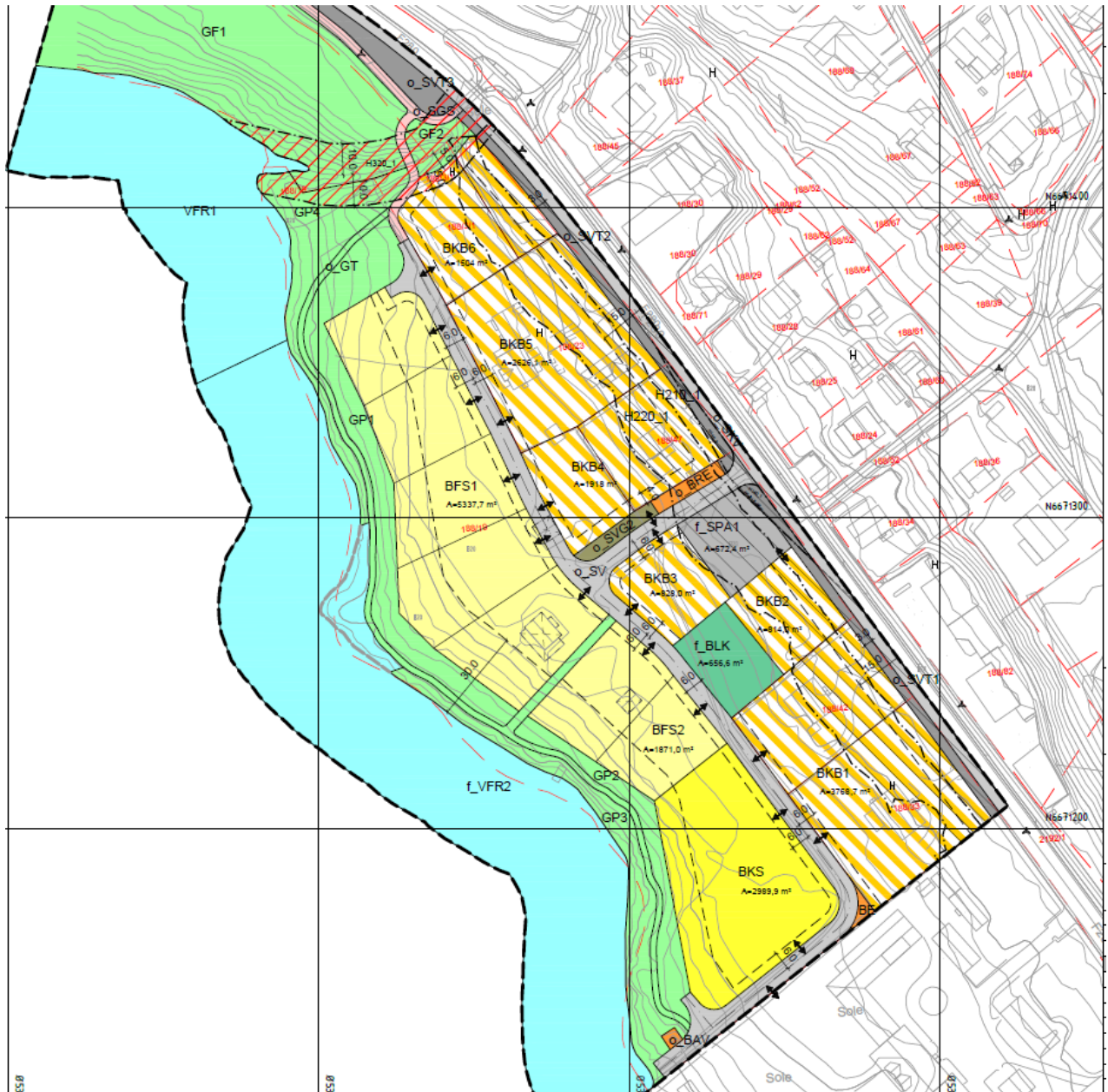
1. Innledning

EM Prosjekt har på oppdrag fra forslagsstiller Sandvold Boliger utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med reguleringen av boligområde på Olbergsmoen, ved Noresund, i Krødsherad kommune. Hensikten med reguleringen er å legge til rette for boligutbygging i områder avsatt til boligformål og hotell mv. i gjeldene reguleringsplan. Dette blir da en fortetting av eksisterende boligområde, planområdet utgjør ca. 56 daa.

Trafikkanalysen skal belyse de trafikale konsekvensene av prosjektet. Notatet inneholder en beskrivelse av dagens situasjon, en vurdering av tiltakets trafikkgenerering og trafikale konsekvenser med bakgrunn i dette. Analysen inneholder også en vurdering av, om det er tilfredsstillende med et T-kryss eller et kanalisert T-kryss med venstresvingefelt mot Fv. 280 Krøderfjordveien.



Figur 1 - Oversiktskart der området som skal reguleres er skissert



Figur 2 - Oversikt over planområdet med adkomst fra Fv.280 og gangforbindelse til eksisterende GSV i nord

2. Dagens situasjon

2.1 Vegnett

Planområdet ligger nært tettstedet Noresund i Krødsherad kommune, på Olbergsmoen, og avgrenses av Fv. 280 Krøderfjordveien og Krøderfjorden. Noresund er et tettsted og innehar administrasjonssenteret i Krødsherad kommune i Viken fylkeskommune. Utover Fv. 280 er det ingen andre adkomstveger inn til planområdet.

2.2 Fartsgrense

Fv. 280 har fartsgrense 60 km/t forbi planområdet.



Figur 3 - Oversikt over vegnett inn til planområdet med fartsgrense

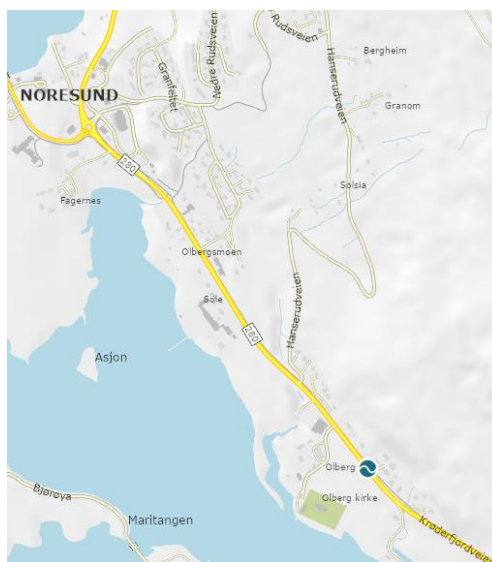
2.3 Trafikkmengde

Dagens situasjon er dokumentert med data fra Nasjonal vegdatabank, vegkart.no.

Statens vegvesen har en trafikkdataportal med mer detaljerte data enn det som framkommer i Nasjonal vegdatabank. Denne er også blitt benyttet til innhenting av grunnlagsdata.

Det er et operativt kontinuerlig tellepunkt ca 800m sør for planområdet, som vist på figur 4. Tellepunktet er plassert på delstrekning S4D1 m5391.

Tellepunktet registrerte i 2021 en gjennomsnittlig døgnetrafikk på 3250, herav 13% lange kjøretøy.



Figur 4 - Plassering av operativt trafikkellepunkt

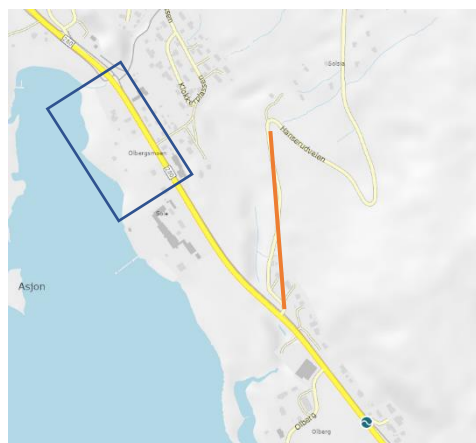
Vei	Årsdøgntrafikk	Andel lange kjøretøyer (%)	Total retning Noresund (nord)	Total retning Hamremoen (sør)	Prosent endring trafikk fra foregående år	ÅR
Fv. 280	5712	16	2869	2843	-	2013
Fv. 280	4256	14	2117	2139	-	2014
Fv. 280	2914	12	1458	1455	-	2015
Fv. 280	2992	12	1497	1496	3	2016
Fv. 280	3028	12	1509	1519	1	2017
Fv. 280	3136	10	1555	1581	4	2018
Fv. 280	3040	13	1520	1520	-3	2019
Fv. 280	3015	12	1507	1508	-1	2020
Fv. 280	3250	13	1616	1634	8	2021
Gjennomsnitt	3483	13	1739	1744	2	Alle

Figur 5 - Historisk trafikk med nåværende situasjon på Krøderfjordveien (Statens Vegvesen)

Snitt yrkestrafikk i morgen- og ettermiddagsrush uke 44 i 2022			
Retning/Tid	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00
Mot Noresund (nord)	123	95	80
Mot Hamremoen (sør)	60	54	60
Sum	183	149	140
Snitt fredagstrafikk i ettermiddagsrush 04.03, 11.03 og 04.11 i 2022			
Retning/Tid	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00
Mot Noresund (nord)	120	124	111
Mot Hamremoen (sør)	152	125	91
Sum	272	249	202
Snitt prosent avvik fredagstrafikk i ettermiddagsrush og yrkestrafikk			
Retning/Tid	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00
Mot Noresund (nord)	50	56	63
Mot Hamremoen (sør)	8	11	9

Figur 6 - Historisk timestrafikk i morgen- og ettermiddagsrush med nåværende situasjon i Krøderfjordveien (Statens Vegvesen)

I figur 5 og 6 er historisk årsdøgntrafikk og rushtrafikk fra uke 44 i 2022 oppsummert. Tellepunktet som ligger sør for planområdet angir en sikkerhet på 100% for de valgte tidsrommene og derfor anses dataene som faktiske og valide som grunnlag for analysen. I området mellom tellepunktet og nytt kryssområde er det ingen større avkjøringer utenom Hanserudveien, som er en veg uten mulighet for gjennomkjøring for ut- eller inngående trafikk. Det antas derfor videre at de historiske trafikkmengdene og de oppgitte passeringene i tellepunktet er gjeldende for det nye kryssområdet. Trafikktellingen har historiske data tilbake til 2013 og frem til dags dato. Det er betydelig forskjell på oppgitt trafikkmengder i 2013 og 2014 sammenlignet med årene 2015 og frem til i dag. Det ses derfor bort ifra årene 2013 og 2014 i videre analyse.



Figur 7 - Hanserudveien vist i oransje

Det fremgår av trafikkdataene at den gjennomsnittlige trafikktintensiteten er størst i ettermiddagsrush sammenlignet med morgenrush. Time med høyest gjennomsnittlige trafikktelling i ettermiddagsrush er mellom 15:00-16:00 med totalt 272 passeringer. Ettermiddagsrushet i tidsrommet 15:00-16:00 er i gjennomsnitt omkring 30 % større enn time med høyeste trafikktintensitet i morgenrushet. Det ses derfor ikke nødvendig å se ytterligere på morgenrushet og dets innvirkning på det nye planområdet i denne analysen.

Fv. 280 er en sentral gjennomfartsåre for hytteeiere og turister med eksempelvis Norefjell som destinasjon. Trafikk med utgangspunkt i eller som går via Osloområdet, Drammensområdet og kongsbergområdet har Fv.280 som naturlig adkomstvei langs Krøderen. Dette gir at det generelt er noe høyere fredagstrafikk på strekningen. Det er derfor gjort en sammenlikning av snitt rushtidstrafikk for ettermiddag i uke 44 med snitt av fredag i uke 44, fredag uke 5 og 6 i 2022. Den gjennomsnittlige trafikktintensiteten på utvalgte fredager i tidsrommet 15:00-16:00 er på totalt 407 passeringer, mot gjennomsnittet på 272 passeringer. Trafikken mot nord er 50% høyere enn snittet og trafikken mot sør er 8% høyere enn snittet av yrkestrafikk.

Snitt prosent avvik fredagstrafikk i ettermiddagsrush og yrkestrafikk			
Retning/Tid	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00
Mot Noresund (nord)	50	56	63
Mot Hamremoens (sør)	8	11	9

Den økte trafikken på fredager er betydelig sammenlignet med de andre dagene. Allikevel er denne trafikken avhengig av mange forhold knyttet til hytteeiere, turister og har mange variabler med stor usikkerhet. Andelen av trafikken som har direkte innvirkning på trafikkavviklingen i kryssområdet på Fv. 280 er den som er sørgående. Det er denne trafikken som de venstresvingende på Fv.280 i retning nord må vike for. Trafikkmengden på fredager i sørgående retning er 8% høyere enn øvrige dager. Allikevel har dette betydning for den store økningen i trafikk nordover på samme tidspunkt og dens trafikkavvikling. Derfor vurderes det at trafikkmengden i sørgående retning på fredag i høyeste time benyttes som en forutsetning i videre analyse. For nordgående trafikk benyttes den beregnede gjennomsnittlige trafikken. Dette med bakgrunn i usikkerheten, variasjonen gjennom sesongene for den høye fredagstrafikken og alle dens avhengigheter.

Dimensjonerende nåværende trafikkgrunnlag med høyest timestrafikk i ettermiddagsrush settes derfor til:

Retning/Tid	15:00-16:00
Mot Noresund (nord)	120
Mot Hamremoen (sør)	165
Sum	285

2.4 Nærliggende utbygginger

Det er ikke vedtatt noen nærliggende reguleringsplaner med gjenstående utbygging som forventes å ha påvirkning av betydning på trafikkavviklingen i området.

2.5 Gående og syklende

Forholdene for myke trafikanter vurderes som gode i området rundt planområdet. Langs Krøderfjordveien er det etablert gang og sykkelvei med plandelt kryssing nord for planområdet.

2.6 Kollektivtilbud

Brakar sine bussruter 110 og 241 har stoppested ved/nært Olbergsmoen. Disse vurderes i liten grad å ha innvirkning på turgenerering fra planområdet.

2.7 Trafikksikkerhet

Det er ikke registrert ulykker på Fv. 280 i NVDB på strekningen ved planområdet siden 2005.

3. Fremtidens trafikk med utbygging av prosjektområdet

3.1 Framskrivning av trafikk

Iht SVV Håndbok N100 skal trafikkmengden framskrives til åpningsår + 20 år for prosjektområdet. Åpningsåret er ikke fastsatt nøyaktig, men det forutsettes at en beregning for 2043 er passende. Forskjellene i trafikkmengdene såfremt åpningsår endres et eller to år er ganske begrenset.

Trafikken framskrives med bakgrunn i TØI rapport 1824/2021¹ og Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2021. Trendene som er avdekket i RVU er at andel personreiser pr. dag er jevnt minkende fra 2009 og frem til i dag. TØI Rapport 1824/2021 beregner en total trafikkvekst på lang sikt (2050) for det geografiske området til under 1% årlig økning, men noe høyere på kort sikt. Strekingen er ingen naturlig gjennomfartsåre for godstransport på veg, Rv 7 antas som hovedrute for godstransport i området. Med bakgrunn i dette framskrives trafikkmengden med en årlig økning på 1% med indeks 1,01 for både lette og tunge kjøretøy. Dette gir en faktor på fremskrevet trafikkindeks på 1,21 totalt for trafikkmengden og tunge kjøretøy.

År	Vekst lette	Indeks lette	Vekst tunge	Indeks tunge
2022	-	1	-	1
2023	0,01	1,01	0,01	1,01
2024	0,01	1,02	0,01	1,02
2025	0,01	1,03	0,01	1,03
2026	0,01	1,04	0,01	1,04
2027	0,01	1,05	0,01	1,05
2028	0,01	1,06	0,01	1,06
2029	0,01	1,07	0,01	1,07
2030	0,01	1,08	0,01	1,08
2031	0,01	1,09	0,01	1,09
2032	0,01	1,1	0,01	1,1
2033	0,01	1,11	0,01	1,11
2034	0,01	1,12	0,01	1,12
2035	0,01	1,13	0,01	1,13
2036	0,01	1,14	0,01	1,14
2037	0,01	1,15	0,01	1,15
2038	0,01	1,16	0,01	1,16
2039	0,01	1,17	0,01	1,17
2040	0,01	1,18	0,01	1,18
2041	0,01	1,19	0,01	1,19
2042	0,01	1,2	0,01	1,2
2043	0,01	1,21	0,01	1,21

Figur 8- Vekstfaktor trafikkindeks

¹ Framskrivninger for persontransport 2018-2050. Oppdatering av beregninger fra 2019.

Fremskrevet trafikk for Krøderfjordveien uten utbygging antas derfor slik:

Trafikkmengde Fv.280	Mengde
ÅDT (2043)	3933
Dimensjonerende timestrafikk Mot Noresund (nord, år 2043)	145
Dimensjonerende timestrafikk Mot Hamremoen (sør, år 2043)	200
Andel lange kjøretøy (total, år 2043)	15%

Det vil ikke være nødvendig med framskrivning av trafikken generert fra planområdet fordi dette er beregnet med forutsatt maksimal utbygging.

4. Planlagt utbygging

Det planlegges en utbygging av prosjektområdet med inntil 52 boenheter i ulike størrelser. Antall enheter er ikke stadfestet under utarbeidelsen av analysen. Medregnet eksisterende boliger som skal bestå kan det bli inntil 55 boenheter på området. En skisse av reguleringsplanen vises i figur 2. De eksisterende veitilslutningene til Fv.280 som omfattes av planen, stenges av i forbindelse med utbyggingen av prosjektområdet og disse eiendommene får adkomst inn fra det nye krysset til planområdet.



Figur 9 - Veg tilslutninger som stenges

En foreløpig fordeling av antall boenheter er som følger:

Inntil 4 stk Blokker med 9 boenheter i hver: $9 \times 4 = 36$ leiligheter

Firemannsboliger: $2 \times 4 = 8$ boenheter

Eneboliger: 8 boenheter

Eksisterende boliger: 3 boenheter

Maksimalt totalt: 55 boenheter, hvorav 36 leiligheter

4.1 Ny trafikk

Vår beregning av ny trafikk i planområdet er foretatt med utgangspunkt i erfaringstall for turgenerering (blant annet fra PROSAM og SVV veileder V713). Disse erfaringstallene er beregnet med bakgrunn i ulike områdetyper, f.eks. områder i Oslo sentrum, utenfor Oslo senter og områder i mindre tettsteder. For hvert enkelt planområde kan konkrete forhold dog medføre at turgenereringen er lavere eller høyere enn erfaringstallene. Det er således en usikkerhet knyttet til disse.

4.2 Trafikkgenerering

Ved beregning av turproduksjon fra boliger er blant annet metoden beskrevet i PROSAM-rapport 137 hensyntatt og benyttet sammen med SVV veileder V713 for sammenlikning. Turproduksjonstallene i PROSAM-rapport 137 er utviklet med utgangspunkt i data fra Oslo og Akershus. Tallene er av den grunn ikke direkte anvendelig på utbyggingsmønster og transporttilbud andre steder i landet. Det antas allikevel at turproduksjonen for området ikke skiller seg i nevneverdig grad fra turproduksjonstallene for Oslo og Akershus.

Planområdet utbygges med lav tetthet. Bilturproduksjonen for boligområder avhenger av flere parametere; avstanden til tettsted, by, butikker, type av bebyggelse, antall personer i husstanden. Prosjektområdet ligger i umiddelbar nærhet til Noresund sentrum og etableres som en blanding av frittstående hus og konsentrert småhusbebyggelse.

Ifølge kommunefakta for Krødsherad kommune bor det i dag 2,06 personer per husstand².

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil-turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig		3.5	2.5 - 5.0
	pr. person		1.0	0.5 - 1.5
	pr. bolig	9.0		7 - 12
	pr. person	3.0		2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt		2.5	1.5 - 5
	pr. 100 m2		3.5	2.0 - 6
	pr. ansatt	4.0		3 - 8
	pr. 100 m2	6.0		4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt		25	10 - 45
	pr. 100 m2		45	15 - 105
	pr. ansatt	50		20 - 80
	pr. 100 m2	90		30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt		2.5	2 - 4
	pr. 100 m2		8	6 - 12
	pr. ansatt	4		2 - 6
	pr. 100 m2	12		5 - 20

Figur 10 - Turproduksjon pr. enhet pr. døgn hentet fra SVV V713

² <https://www.ssb.no/kommunefakta/krodsherad>

Erfaringstall for turgenerering for boliger i Akershus er beregnet av PROSAM, se figur 10.

Beregning av bilturproduksjon for boligområder

Antall bilbevegelser per hushold (sum til/fra). Gjelder for mandag-fredag. ^{1) 5)}

Km fra Oslo sentrum ²⁾		Personer i husholdet ⁴⁾			
Bebyggelse ³⁾	1 person	2 personer	3 personer	4 personer	
0-2,4 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,5 - 2,7	2,3 - 4,1	2,9 - 5,0
	Middels tetthet/urbant	0,9 - 1,3	2,1 - 2,9	3,1 - 4,3	3,9 - 5,3
2,5-4,9 km	Høy tetthet/urbant	0,7 - 1,2	1,6 - 2,7	2,4 - 4,0	3,1 - 5,0
	Høy tetthet	1,2 - 1,4	2,5 - 3,0	3,8 - 4,4	4,7 - 5,4
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,4	2,3 - 3,0	3,4 - 4,5	4,2 - 5,5
	Middels tetthet	1,2 - 1,6	2,7 - 3,5	4,0 - 5,0	4,9 - 6,1
	Lav tetthet	1,3 - 1,6	3,0 - 3,5	4,4 - 5,1	5,4 - 6,1
5,0-9,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,6 - 3,0	2,4 - 4,4	3,0 - 5,5
	Høy tetthet	1,1 - 1,5	2,3 - 3,3	3,5 - 4,8	4,3 - 5,9
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,5	2,3 - 3,3	3,4 - 4,8	4,2 - 5,8
	Middels tetthet	1,3 - 1,7	2,8 - 3,7	4,1 - 5,3	5,0 - 6,4
	Lav tetthet/urbant	1,3 - 1,5	2,8 - 3,3	4,2 - 4,8	5,2 - 5,9
	Lav tetthet	1,4 - 1,7	3,0 - 3,8	4,4 - 5,5	5,4 - 6,6
10-19,9 km	Høy tetthet/urbant	0,8 - 1,4	1,7 - 3,2	2,6 - 4,7	3,2 - 5,7
	Høy tetthet	1,2 - 1,6	2,6 - 3,6	3,8 - 5,2	4,7 - 6,3
	Middels tetthet/urbant	1,0 - 1,7	2,3 - 3,7	3,4 - 5,3	4,2 - 6,4
	Middels tetthet	1,4 - 1,9	3,0 - 4,0	4,4 - 5,7	5,4 - 6,9
	Lav tetthet/urbant	1,2 - 1,7	2,8 - 3,8	4,1 - 5,4	5,1 - 6,5
	Lav tetthet	1,4 - 2,0	3,2 - 4,3	4,6 - 6,1	5,7 - 7,3
20km +	Middels tetthet/urbant	1,4 - 1,9	3,0 - 4,1	4,4 - 5,8	5,4 - 6,9
	Middels tetthet	1,6 - 2,4	3,4 - 5,0	4,9 - 6,9	5,9 - 8,1
	Lav tetthet/urbant	1,4 - 2,4	3,0 - 4,9	4,5 - 6,7	5,5 - 7,9
	Lav tetthet	1,6 - 2,7	3,5 - 5,4	5,1 - 7,4	6,2 - 8,6

Figur 11 - Bilturproduksjon for boligområder fra PROSAM-rapport 137

Det vurderes at den mest representative type av bebyggelse er i lav tetthet. Den nye bebyggelsen vil bestå av hus og leiligheter.

Det bor som tidligere vist iht SSB, i snitt 2,06 personer i hver husstand i Krødsherad kommune.

Samlet vurderes det følgende turgenering per hushold og antall beboere per virkedag for det nye planområdet:

Type bolig	Antall beboere	Turgenerering	Antall enheter	Antall bilturer
Leilighet	2	3,5	36	126
Enebolig/rekkehus	3	5,1	19	97
			SUM	223

I denne analysen legges det til grunn at antall personer i husholdet per leilighet er i gjennomsnitt to personer og 3 personer i enebolig/rekkehus. Dette gir en total turgenerering på 223 per virkedag.

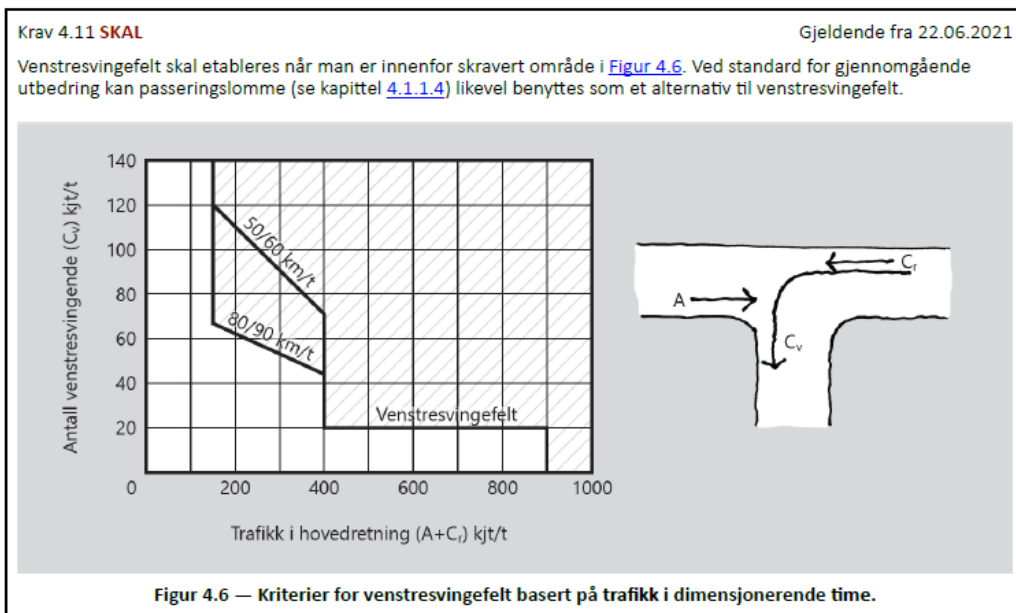
Planområdet bebygges med boliger, hvor en stor del av turene i virkedagene skjer i morgen- og ettermiddagsrush. Til beregningene forutsettes således, at 30% av virkedøgnetts turer skjer i morgenrush og tilsvarende 30% i ettermiddagsrush. Forutsetningen beror på, at trafikken i hverdager ganske overveiende vil være bolig-arbeid, som hovedsakelig foregår i rushperiodene. Generelt gjelder at en makstime på en overordnet vei er 12-15 % av døgnetts trafikkmengde. Men planområdet er et boligområde, der det ikke er gjennomgangstrafikk, varelevering og arbeidsreiser mv. Derfor vurderes det at andelen av trafikken i en makstime i planområdet er noe større enn på overordnede veg er, svarende til 30% av døgnetts trafikkmengde. Bolig-arbeid trafikken vil primært være utgående fra området på morgenen og inngående til området på ettermiddagen.

Det er ingen klare forhold som gir at trafikken ut fra området primært vil kjøre mot sør eller nord. Trafikkgrunnlaget på Fv.280 viser at en stor andel kjører til Noresund (nord) på morgenen og mot Hamremoen (sør) på ettermiddagen. Derfor forutsettes det en skjønnsmessig deling av trafikken der 60% kjører ut av området mot nord og 40% mot sør. Dette gir at 60% kjører inn til området fra nord og 40% fra sør.

Denne situasjonen medfører følgende trafikkgenerering inn og ut av området totalt og ved største timestrafikk

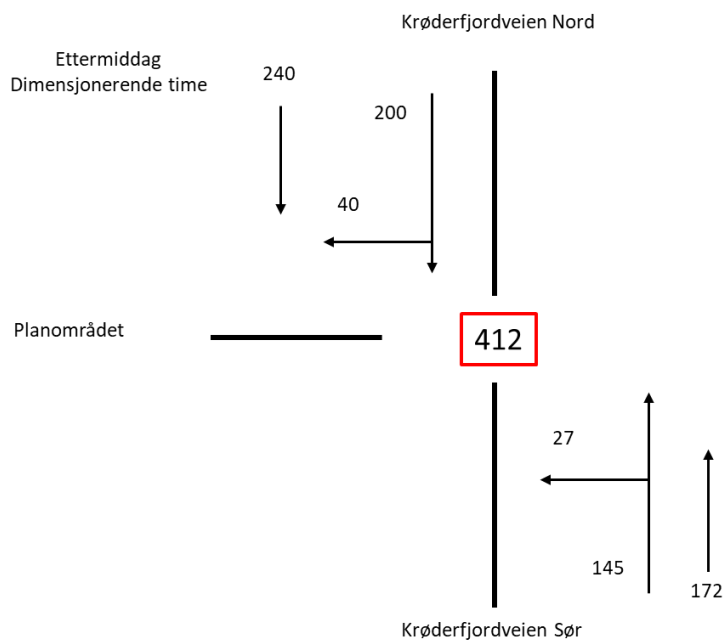
Trafikk fra området	Mengde
Turgenerering fra planområdet	223
Største timestrafikk (30% av ådt)	67
Utkjøring totalt	223
60% mot nord	134
40% mot sør	89
Innkjøring totalt	223
60% fra nord	134
40% fra sør	89
Utkjøring største timestrafikk	67
60% mot nord	40
40% mot sør	27
Innkjøring største timestrafikk	67
60% fra nord	40
40% fra sør	27

Med dette trafikkgrunnlaget i dimensjonerende time skal det iht SVV håndbok N100 pkt. 4.1.1.3 anlegges venstresvingefelt i kryssområdet, se figur 12. Total trafikkmengde i krysset i dimensjonerende time er beregnet til 412 passeringer, hvorav 27 er venstresvingende fra Fv.280 og inn til planområdet, se figur 13.



Figur 12 - Kriterier for krav til venstresvingefelt, SVV håndbok 100

4.3 Ny situasjon med utbygging



Figur 13 - Trafikkavvikling ny situasjon med fullutbygging

5. Sammendrag

EM Prosjekt har på oppdrag fra forslagsstiller Sandvold Boliger utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med reguleringen av boligområde på Olbergsmoen i Krødsherad kommune. Analysen er gjort ved å sammenstille trafikkdata fra Fv.280 Krøderfjordveien og den mengden trafikk som den nye reguleringsplanen teoretisk kan generere. Beregning av generert trafikk fra planområdet er foretatt med utgangspunkt i erfaringstall for turgenerering (blant annet fra PROSAM og SVV veileder V713).

Det er et operativt kontinuerlig tellepunkt ca 800m sør for planområdet, som vist på figur 4. Tellepunktet registrerte i 2021 en gjennomsnittlig døgntrafikk på 3250, herav 13% lange kjøretøy. Det fremgår av trafikkdataene at den gjennomsnittlige trafikkintensiteten er størst i ettermiddagsrush sammenlignet med morgenrush. Time med høyest gjennomsnittlige trafikk telling i ettermiddagsrush er mellom 15:00-16:00 med totalt 272 passeringer. Fv. 280 er en sentral gjennomfartsåre for hytteeiere og turister med eksempelvis Norefjell som destinasjon. Dette gir at det generelt er noe høyere fredagstrafikk på strekningen. Dette er hensyntatt i analysen og innarbeidet i trafikkmengdene. Trafikken fremskrives med bakgrunn i TØI rapport 1824/2021 og Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2021. Trafikkmengden fremskrives med en årlig økning på 1% med indeks 1,01 for både lette og tunge kjøretøy. Dette gir en faktor på fremskrevet trafikkindeks på 1,21 totalt for trafikkmengden og tunge kjøretøy. Estimert trafikkmengde i 2043 er en total ÅDT på 3933 (15% lange kjøretøy) med høyeste timestrafikk på 345 passeringer, 145 mot nord og 200 mot sør.

Planområdet antas ved full utbygging å kunne generere en ÅDT på 233. I beregningene forutsettes det, at 30% av virkedøgnet turer skjer i morgenrush og tilsvarende 30% i ettermiddagsrush. Dette gir at det i høyeste time i ettermiddagsrush genereres 67 passeringer inn mot planområdet, 40 fra nord og 27 fra sør.

Med dette trafikkgrunnlaget i dimensjonerende time skal det iht SVV håndbok N100 pkt. 4.1.1.3 anlegges venstresvingefelt i kryssområdet, se figur 12. Total trafikkmengde i krysset i dimensjonerende time er beregnet til 412 passeringer, hvorav 27 er venstresvingende fra Fv.280 og inn til planområdet, se figur 13.